944.28
M38n

74
237

Masquelez

Agrandissement de Lille

944.28
M39

NOTE

CONTENANT L'HISTORIQUE

DE

L'AGRANDISSEMENT DE LILLE

Depuis assez longtemps déjà, l'édilité lilloise avait constaté que l'industrie et le commerce étaient paralysés par l'étendue devenue insuffisante de l'ancienne cité, lorsque, vers 1834, les esprits les plus éclairés commencèrent a agiter la grande question de l'agrandissement de l'enceinte fortifiée.

Ce projet ne rencontra pas, tout d'abord, l'accueil sympathique qui aurait pu hâter l'avènement de la période des études sérieuses : le chiffre considérable des capitaux nécessaires, la crainte d'une grande dépréciation des propriétés de l'ancienne ville, l'épouvantail du monde de difficultés administratives à surmonter, faisaient hésiter les hommes doués de l'initiative la plus énergique.

C'est seulement en 1857 que le sentiment public fut enfin éveillé de manière à déterminer un sérieux examen.

On demeura convaincu alors que l'agrandissement était une œuvre qui s'imposait fatalement, si l'on voulait con-

server à l'ancienne capitale de la Flandre française sa prépondérance comme centre industriel, et administratif en même temps, d'un département comme le Nord. D'actives démarches furent entreprises auprès du Gouvernement, et, en particulier, au Département de la Guerre.

Le Ministre de la Guerre, tout en admettant la mesure en principe, s'attacha à faire ressortir qu'elle était surtout commandée par les intérêts civils, de sorte que l'Administration locale devait avant tout présenter « une étude complète de ce qui était nécessaire pour les besoins réels ». La Ville répliqua que Lille ne pouvait plus évidemment remplir son rôle de place forte de premier ordre, en présence des agglomérations si importantes de Moulins-Lille, Wazemmes et Esquermes, qui couvraient la majeure partie des lignes de défense ; puis, dans la confiance que cet argument irréfutable entraînerait forcément l'État dans une participation équitable à la dépense, on entreprit résolûment l'étude demandée, après avoir réclamé le concours des ingénieurs civils et militaires, auxquels d'autres hommes d'une compétence incontestable furent adjoints.

Quatre projets distincts furent discutés.

Sous l'empire de la préoccupation d'éviter une extension susceptible de déprécier les propriétés urbaines existantes, un premier projet, le plus économique, ne comportait qu'un agrandissement d'environ 160 hectares et se bornait à englober le faubourg Saint-Maurice, en reportant le point la plus avancé des nouveaux ouvrages de défense sur la hauteur comprise entre le lieu dit le Chevalier-Français et le pont du Lion-d'Or.

Dans le même but de prévenir la dépréciation des propriétés urbaines, un second projet demandait : 1° le démantellement complet ; 2° la réunion des 248 hectares occupés à la périphérie par toutes les fortifications existantes alors ; 3° la construction d'un mur d'enceinte, destiné à assurer les recettes de l'octroi. Quant aux intérêts militaires, ils devaient trouver leur satis-

faction dans l'établissement d'un système de forts détachés, à construire dans les meilleures positions stratégiques, à une distance suffisante de la cité. A l'appui de ce second projet, on faisait valoir, d'une part, les réclamations des communes de Moulins-Lille, de Wazemmes, d'Esquermes, contre le surcroît de contributions que leur vaudrait l'annexion à la ville, et, d'autre part, celles des établissements hospitaliers contre les charges écrasantes que leur apporteraient des populations en majeure partie ouvrières.

Le troisième projet englobait les communes précitées de Moulins-Lille, Wazemmes, Esquermes et portait la surface de la ville de 210 à 720 hectares environ.

Le quatrième projet, produit par M. Lefort, plus grandiose encore, enfermait Canteleu et la Deûle jusqu'au barrage militaire de ce nom : il réduisait les nouvelles fortifications à une simple enceinte, mais on devait construire des forts détachés à une grande distance, ce qui était en harmonie avec les principes généralement admis aujourd'hui.

L'Administration de la Guerre ne voulut accepter que le troisième projet, et décida qu'on exécuterait la vaste enceinte aujourd'hui terminée, sauf à l'appuyer ultérieurement par les forts extérieurs nécessaires : malheureusement, le temps et l'argent ont manqué pour exécuter ces derniers ouvrages avant la dernière guerre, et il est fort heureux que l'ennemi n'ait pas pu comprendre dans ses plans l'attaque de Lille, car la ville n'était pas en mesure de résister à un bombardement avec la nouvelle artillerie prussienne à longue portée.

Ce projet était évidemment le seul rationnel, le seul qui fut en mesure de donner, à une cité aussi industrielle et aussi commerçante, la possibilité de se développer au large, au lieu de la laisser exposée à étouffer encore dans sa nouvelle enceinte, avant l'expiration d'un seul siècle. Il donnait immédiatement à la ville un développement d'enceinte de 12 kilomètres, une su-

perficie de 720 hectares et une population de plus de 100,000 habitants.

Un décret approbatif intervint à la date du 2 juillet 1858 et on s'occupa immédiatement de tout ce qui pouvait faire entrer dans la période active de l'exécution, en commençant par la nouvelle enceinte.— Celle-ci a coûté à l'Etat environ 22 millions De son côté, la ville, conformément à sa convention du 8 juin 1860 avec l'État, a rempli des obligations qui se sont chiffrées par une somme d'environ 11,700,000 fr., et, en retour, a obtenu de l'État la retrocession des 598,927 mètres carrés qui étaient occupés par la totalité des fortifications déclassées.

La question de l'enceinte résolue, il fallait aborder l'étude des premières satisfactions à donner aux intérêts civils et il n'y en avait pas de plus pressante que celle de raccorder partout, avec l'ancienne ville, les communes qui venaient de lui être annexées. Or, les projets de ces raccordements devaient être compris dans un plan d'ensemble, formant en réalité le plan d'alignement de la nouvelle ville, c'est-à-dire qu'il fallait exécuter rapidement une œuvre qui exigeait une étude approfondie, puisqu'elle touchait tout à la fois aux intérêts publics et particuliers les plus divers, œuvre qui serait d'autant meilleure, qu'elle parviendrait à concilier un plus grand nombre de ces mêmes intérêts.— On reconnut que les nécessités de la défense en temps de siége exigeaient, outre la création de casernes et l'amélioration de quelques établissements militaires, certaines dispositions des voies intérieures de communications qui permissent aux troupes, le cas échéant, de se porter rapidement à la place d'armes, à l'une quelconque des portes pratiquèes dans la nouvelle enceinte et aux différents établissements militaires, comme aussi de l'une des portes à toutes les autres. — D'un autre côté, les intérêts industriels et commerciaux réclamaient, d'abord une distribution des îlots à bâtir telle qu'on pût y installer convenablement de nouvelles et grandes usines ; puis une

grande amélioration des voies navigables, avec extension du développement des quais, puisque ceux-ci, déjà insuffisants pour les besoins de la batellerie en 1858, ne pourraient certainement pas desservir les arrivages et les embarquements pour les approvisionnements et les exportations de la cité agrandie.—Il fallait encore approprier la voirie aux besoins de toutes les classes de la population : si les industriels et les commerçants devaient obtenir les conditions les plus favorables à leurs travaux et à leurs transports, les propriétaires et les rentiers, tout le monde, les dimanches et jours de fêtes, devaient pouvoir goûter les bienfaits de promenades agréables et tranquilles. Il fallait donc augmenter l'étendue de l'unique promenade de l'ancien Lille, créer des jardins, orner de plantations plusieurs voies importantes et leur donner des largeurs telles que leurs trottoirs pussent être fréquentés par les promeneurs, donner à chaque quartier un square où les personnes âgées et infirmes, ainsi que les enfants, pussent respirer un air salubre, où les ouvriers et leurs familles pussent venir se reposer, en été, du travail de la journée, au lieu de rester enfermés dans les petites cours de leurs tristes demeures. Il fallait encore assainir les courettes habitées par les ouvriers, en expropriant ce qui faisait obstacle à la circulation de l'air, de la lumière, et en disposant, à proximité, de nouveaux ilots susceptibles de recevoir des habitations saines et commodes, de manière à leur permettre de ne pas s'éloigner de la partie de la ville qu'ils ont toujours affectionnée. On a pourvu à cette nécessité, en dotant le quartier Saint-Sauveur de vastes annexes, places étendues et larges voies de communication, qui ont décoré l'aspect général, en même temps qu'elles ont assuré d'excellentes conditions de salubrité.

Enfin, il fallait pourvoir aux besoins de la nouvelle population qui viendrait s'agglomérer sur des points inhabités au moment de la création de la nouvelle enceinte, par des constructions d'écoles, de salles d'asile, d'églises, de marchés, etc. Il fallait, en outre, réserver les emplacements convenables pour recevoir

plus tard d'autres constructions semblables, au fur et à mesure qu'elles deviendraient indispensables au bien-être moral et physique de nouveaux accroissements de population.

A côté de toutes les créations dont nous venons de parler, il importait au plus haut degré de créer des artères destinées à relier commodément les communes annexées à l'ancienne ville, à établir des communications semblables entre ces mêmes communes, de manière à porter sur tous les points de Lille agrandie le mouvement nécessaire au développement de sa prospérité.

Il était très-difficile de trouver une solution satisfaisante et pratique à toutes ces questions si complexes : tout a été examiné sérieusement et les décisions prises ont toujours été basées sur l'intérêt général, tout en cherchant à le concilier, autant que possible, avec les intérêts particuliers. A ce propos, il importe de faire ressortir que les craintes d'une dépréciation considérable des propriétés de l'ancien Lille ne se sont pas réalisées, grâces aux deux percements des rues Nationale et de Tenremonde, qui lui ont été accordés de suite et à celui de la rue de la Gare, entrepris en 1869. Le danger redouté sera encore plus sûrement écarté par les autres grandes améliorations projetées dans l'ancienne ville. Les nouveaux travaux, qui seront exécutés dès que la situation financière sera dégagée, comprennent : l'élargissement de la rue des Manneliers, l'élargissement des rues du Sec-Arembault et des Orangers, les percements des courettes des quartiers Saint-Sauveur et Sainte-Catherine.

Pour justifier complètement que toutes les parties de ce vaste programme ont été remplies aussi bien que possible, il faudrait consigner ici les motifs à l'appui de toutes les parties du plan, ce que ne comporte pas le cadre de la notice trop sommaire que nous rédigeons à la hâte. Ceux qui voudront bien examiner le plan du nouveau Lille avec attention, se rendront compte assez facilement des motifs qui ont déterminé chacune des dispositions adoptées.

Ajoutons cependant quelques mots encore.

Les emplacements des casernes et des nouvelles portes de ville ayant été déterminés par l'Administration de la guerre, il a fallu, dans l'intérêt de la défense en cas de siège, adopter des tracés rectilignes, non seulement pour la rue Solférino, grande artère qui relie les portes de Douai et de Dunkerque, en même temps que les trois communes annexées, mais encore pour les prolongements, vers l'ancienne ville, des principales rues de ces mêmes communes. Il en est résulté que les communications entre le grand axe de la rue Solférino et les casernes, les nouvelles portes, sont devenues aussi directes que possible et qu'il en est de même pour les relations entre les susdites communes, le centre de la nouvelle ville et l'ancienne ville. — Les intérêts industriels et commerciaux, ainsi que l'amélioration de la navigation de transit, ont commandé l'abandon du passage par le bassin St.-Martin et la magnifique rectification par les glacis de la citadelle, ainsi que le grand développement de quais qu'elle a procurés. De même, la création des vastes bassins de l'îlot Vauban était indispensable pour arriver à l'établissement de docks-entrepôts (1), reliés tout à la fois à la navigation et au chemin de fer du Nord, par le chemin de fer de ceinture projeté tout le long de la rue Militaire de la nouvelle enceinte. Cette rue a été élargie jusqu'à 20^{m} 50, pour en faire un grand boulevard, d'un développement d'environ six kilomètres, parfaitement propre à desservir les usines dont on espère déterminer la création sur les vastes terrains en bordure disponibles, parcequ'elles y jouiront de l'immense avantage d'être reliées par une voie ferrée, tout à la fois à la gare des marchandises, au port Vauban et aux magasins généraux.

Nous avons puisé ce qui précède dans les documents de l'époque, parce qu'il nous a semblé du plus haut intérêt de faire

---

(1) Cette très-heureuse conception est due à M. Mercier, Conseiller municipal.

ressortir à quel point toutes les faces du grand problème à résoudre avaient été admirablement comprises alors. Les questions ont été parfaitement résolues par une Administration municipale qui comptait dans son sein beaucoup de membres d'une haute capacité, après collaboration attentive avec une Commission spéciale, composée tout à la fois d'ingénieurs civils et militaires très-éminents et d'hommes d'affaires très-expérimentés.

La ville de Lille sait qu'elle doit beaucoup aux créateurs (1) de cette grande œuvre, qui a conquis les suffrages de tous les étrangers qui visitent la nouvelle cité.

Ils admirent nos beaux percements, notre magnifique boulevard de la Liberté (2) ; le développement magistral de notre nouveau canal navigable, nos jardins artistiquement créés et entretenus, qui ornent d'une ceinture d'eau, de verdure et de fleurs un quartier où s'élèvent incessamment des hôtels somptueux. On ne leur entend jamais dire « ceci aurait dû être fait de telle autre manière. » — En ce moment, où la création des tramways a fait émettre par la Chambre de commerce un vœu instant en faveur de la circulation des wagons de marchandises des grands chemins de fer partout où elle sera possible, on est heureux de l'ampleur de vues qui a présidé aux tracés des artères du nouveau Lille, car leurs dégagements sont si faciles, que toutes les grandes usines pourront y être desservies, ce qui leur fera réaliser l'avantage considérable de faire leurs arrivages et leurs expéditions sans transbordements.

Moyennant cinq emprunts successifs, qui ont procuré une somme totale de 33,800,000 fr. et les ventes, montant à

---

(1) Le cadre restreint de cette notice ne permet pas d'énumérer les résultats dûs à chacun d'eux, mais certains noms sont dans toutes les bouches et resteront attachés à l'histoire de l'agrandissement de Lille.

(2) Il convient de faire remarquer, en passant, combien le tracé de ce boulevard a été heureusement conçu pour mettre en valeur les terrains cédés par l'Etat et dont la vente devait procurer de grandes ressources pour la transformation de la ville.

15,000,000 fr., qui ont été opérées jusqu'à ce jour, d'une grande moitié des terrains militaires cédés par l'État, soit environ quarante-neuf millions de ressources extraordinaires et un prélèvement annuel, sur ses ressources ordinaires, s'élevant à 1,200,000 fr. en moyenne, soit à l'aide d'une somme totale approchant de 56,000,000, la ville a pu acquitter les lourdes annuités des emprunts et exécuter les travaux compris dans le tableau ci-après, où ils sont réunis dans dix groupes principaux.

Ces travaux comprennent la création de quarante kilomètres de nouvelles voies publiques, vingt-deux places importantes, cinq nouveaux kilomètres de quais autour de ports très-utiles, l'agrandissement de l'église métropolitaine, la construction d'une nouvelle église, de cinq marchés couverts, douze écoles, quatre salles d'asile, une grande distribution d'eau potable, un chemin de fer de ceinture, trente-six hectares de jardins, promenades et squares.

Les habitants ont contribué à l'œuvre en ouvrant à leurs frais des rues destinées à mettre leurs terrains en valeur et en édifiant 6577 maisons, soit une dépense minimum de deux cents millions, dans une ville qui n'en comptait que 13061 en 1858, au moment de l'annexion des communes suburbaines.

Les désastres de 1870 sont venus arrêter ce mouvement, que personne n'avait osé espérer aussi grandiose. Non seulement les particuliers ont cessé de bâtir, mais encore la ville n'a presque plus vendu de terrains et s'est vue privée ainsi d'une des plus importantes ressources qui l'aidaient à continuer ses travaux extraordinaires. Ce temps d'arrêt est survenu au moment où un véritable élan était donné à la vente des terrains municipaux de la rue de la Gare et à l'érection de maisons neuves sur ces mêmes terrains ; espérons que ce point si important participera bientôt au mouvement de reprise des travaux de bâtiment, qui s'accentue de plus en plus depuis quelques mois.

Il est grand temps que les recettes de la ville reprennent une

marche ascendante, tant pour les droits d'octroi que pour les ventes de terrain, car la grande œuvre, si bien commencée, attend encore des compléments bien essentiels, savoir :

Ouverture de la rue des Manneliers (eu égard à la subvention de 300,000 fr. accordée par l'État) et de la partie la plus urgente de la rue du Sec-Arembault.	600,000
Complément des travaux des rues ouvertes. .	2,500,000
Expropriations et travaux des rues restant à ouvrir	1,100,000
Achèvement de l'égoût collecteur et couverture des canaux intérieurs..	1,600,000
Complément du réseau actuel des égoûts.. .	500,000
Construction de nouvelles écoles et salles d'asile	600,000
Compléments de la distribution d'eau. . . .	1,600,000
Construction de nouveaux marchés	1,700,000
Nouveaux percements dans l'ancien Lille (achèvements de la rue du Sec-Arembault, courettes des divers quartiers, etc.).	3,800,000
Total des travaux qui vont devenir de plus en plus urgents.	14.000,000 fr.

Lille-Imp. L Danel.

DÉSIGNATION des CATÉGORIES DE TRAVAUX.	EXERCICES 1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	TOTAL par CATÉGORIE.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Extension de l'enceinte fortifiée..	1,200,008 96	4,699,935 62	3,323,972 34	1,279,352 84	900,000 »	6,813 86	262,019 99	4,258 96	25,077 15	8,560 28	» »	» »	» »	» »	21,014 56	11,731,014 56
Ouvertures des grandes artères, boulevards, rues et places.....	» »	» »	» »	2,556,831 17	1,445,848 99	3,477,668 81	2,000,500 47	852,673 92	1,632,350 43	1,036,665 23	4,459,112 74	746,697 07	484,514 65	529,494 57	216,867 05	19,439,225 10
Candélabres pour l'éclairage des nouvelles rues.....	» »	» »	» »	5,113 39	5,068 26	2,911 »	9,867 34	16,235 94	20,532 44	29,004 12	17,622 61	10,639 05	6,904 09	219 28	1,950 76	126,068 28
Réédification et détournement de canaux, amélioration du régime des eaux, construction du port Vauban, de ponts et passerelles et d'une école de natation.....	» »	» »	» »	34,004 06	418,031 81	329,349 10	158,756 67	307,366 34	233,011 82	265,299 26	93,080 95	106,200 84	141,153 75	57,254 05	42,922 28	2,186,430 93
Bâtiments neufs, écoles, marchés couverts, églises, etc.....	11,819 74	1,353 84	» »	92,554 09	60,073 11	42,392 20	149,015 51	167,772 65	242,742 04	161,195 36	490,770 45	591,160 43	408,730 37	427,402 89	355,859 57	3,202 842 25
Cimetières.....	» »	» »	» »	161,777 82	145,903 62	37,073 98	12,501 38	94,387 86	35,456 09	14,364 63	» »	» »	» »	» »	181 97	501,647 35
Promenades et plantations.....	» »	» »	» »	13,485 84	68,955 61	132,596 33	97,071 05	43,670 67	12,508 09	24,436 87	15,101 96	10,070 81	20,866 88	48,017 07	1,672 55	488,453 73
Distribution d'eau.	» »	» »	» »	» »	7,500 »	26,810 37	3,460 12	13,445 34	36,292 62	434,462 28	1,655,580 88	746,764 05	205,178 25	93,396 83	89,455 95	3,312,346 69
Divers.....	7,121 54	2,041 39	957 22	4,000 »	953 18	5,225 45	2,032 91	35,169 92	26,524 52	16,931 35	12.022 10	11,918 31	6,733 21	59,769 65	61,467 39	252,868 14
TOTAUX.....	1,218,950 24	4,703,330 85	3,324,929 56	4,147,119 21	3,052,334 58	4,060,841 10	2,695,225 44	1,534,981 60	2,264,495 20	1,990,919 38	6,743,291 69	2,223,450 56	1,274,081 20	1,215,554 34	791,392 08	41,240,897 03

OBSERVATIONS.

Étaient Maires :

de l'époque de l'agrandissement à juillet 1866, M. Rochebé.

du 11 août 1866 à mars 1867, M. Flamen.

du 16 mars 1867 à avril 1867, M. Meunier.

du 20 avril 1867 à août 1870, M. Crespel-Tilloy.

du 25 août 1870 jusqu'à ce jour, M. Catel-Béghin.

M. Kolb a été le Conseil désintéressé, de la Ville, de 1858 à 1860 : Études générales de l'agrandissement. . . . . 2,900,000 fr.

Étaient Directeurs des Travaux Municipaux :

du 1er mai 1860 au 1er avril 1862, M. Gosselin : Avant projets et exécution partielle. . . . . 7,400,000 fr.

du 1er avril 1862 au 1er janvier 1867, M. Lemaitre : Continuation des travaux, notamment pour l'ouverture des grandes artères . . . . . 14,437,000 fr.

du 1er janvier 1867 jusqu'à ce jour, M. Masquelez : Continuation des travaux des grandes artères, églises, écoles et salles d'asiles, marchés couverts, port Vauban, distribution d'eau, école de natation, squares, etc., etc.. . . . . 16,504,000 fr.